航空ファン
THE KOKU-FAN
20
ワイドカラー
WIDE COLOUR
ユンカース
Ju 88
XE
158048
特集
ポイントマグー基地のF-14A　5号機
地上戦のあり方を変える攻撃ヘリコプタ
60用RC曲技機 "クロウド・ラック"
'72
6
$2.30

ポイントマグーの F-14A トムキャット

カリフォルニア州ポイントマグー海軍ミサイルセンターでテスト飛行の準備中 F-14A 5号機 左手にTA-4Fスカイホークが見える

5
NAVY

ポイントマグー海軍ミサイルセンターのF-14A 5号機 テスト飛行のために燃料を補給中 グラビアの写真と同じく 去る3月2日 本誌記者の撮影したもの

Navy Grumman F-14A Tomcat No 5 aircraft in flight tests at Navy's Pt. Mugu Calif. facility

オシアナ海軍基地の A-6 と E-1

AE
155586

AC
155631
NAVY

オシ ナ海軍基地 ト 上 第14 ヒ ー 戦闘飛行隊のF 4 J 同飛行隊は空母アメリカ 配属されて る コート ター う
〔下〕 AD のコート ター つ 1 航 ー ス 戦闘飛行隊のF 4 J 同飛行隊も を基地として る訓練部隊

フィリピンのクラークフイールドに翼を休める米空軍のF-4Eファントム II。第3戦術戦闘航空団 第421戦術戦闘飛行隊の所属機。機首に鮫の口と歯を描いている。……ノクネーム。主翼の下に黄色いカバーをして突き出ているのは……センサー アンテナである

PHIL AIR FO
FA-148
68148

ポラロイドカメラ
締切迫る
第3回プラ・プレーンコンテスト
詳わしくはお近くの模型店にお尋ねください。
Revell
レベル総代理店
グンゼ産業(株)物資部
Model Art
モデルアート社
(株) 長谷川製作所
Hasegawa

B-17 フライング・フォートレス

(U S AIR FORCE PHOTO)

P-47サンダーボルト

KAI HEI NO 244 SENTA FIGHTER GROUP CHOFU AIR FIELD 945

3 KI 61 I KAI HEI NO 244 SENTAI PROBABLY OF NO 2 CHUTAI SQUADRON

4 KI 61 I KAI HEI NO 26 SENTAI PHILIPPINE 1942

3式戦闘機"飛燕"1型改　調布を基地に本土防空戦に活躍した飛行第244戦隊の小林少佐機　機体全面の銀地に暗緑色の不規則な迷彩　尾翼は赤　胴体の帯は赤か青と思われる。スピナは黒色。

川崎3式戦闘機"飛燕"2型（Ki-61-II）

1964年に在日米空軍の協力で復元され、現在航空自衛隊が保管している"飛燕"2型。これは復元まもないころの撮影である。

1 2. B 25C IN MARITIME PATROL CAMOUFLAGE SCHEME UNIT UNKNOWN
3 B 25C USED FOR COURIER FLIGHT BETWEEN INDIA AND CHINA CALUCUTTA 1945
4 B 25C PROBABLY OF 310TH B G 12TH A F NOTE U S FLAG ON FIN NORTH AFRICA 1942

ノースアメリカン B-25 ミッチェル

カリフォルニア・オンタリオの航空博物館に展示されていたB-25。現在同博物館は移転して、この機体はほかの数機とともにチノ空港(Chino Airport)の片隅に置かれている(Photo by Mr. Harry Tyrpak)。

グラマン E-2C ホークアイ

E-2Cは米海軍の早期警戒機。2Aのレーダー、電子装備を新しいものとしたホークアイの最新型で、対空作戦、空中指揮能力などが大幅に向上している。海軍との契約で開発中であり、(Photo by Grumman Corp.)

定期路線に就役したTu 154

アエロフロートの新鋭旅客機として モスクワと北コーカサス間の路線に就役したツポレフTu-154。乗員3人、乗客164人乗り ボーイング727-200クラスの短中距離旅客機。名古屋の航空ショーなどにも出品、西側にも売り込まれているが、アエロフロートでは 今後1975年までの5年間に予想される約5億人の乗客を運ぶ主力機の一つとして期待している（Photo by TASS）

ツポレフ Tu 22 ブラインダー

左ページはソ連の超音速爆撃機Tu 22ブラインダーの機機滑走と上昇中のスナップ 上の写真で引き込まれつつある首脚 その前方の下方へ射出される乗員席の扉 本機の特徴である主翼後縁に張り出したナ ルン 収納されつつある主脚など 機体の下面の細部がよくわかる 下の写真は アフターバーナをふかしての力強い機機滑走 (Photo by APN)

アエロ L-29 デルフィン

写真上はワルシャワ郊外にある基本ジェット練習機として広く使われているチェコのアエロL 29デルフィン 写真の機体は ソ連の チカロフ (オーエンバーグ) にある飛行学校で使用中のもので この学校は昨年がちょうど50周年という歴史のある飛行学校 これまで卒業生のなかから ソ連邦英雄を 230人も輩出している名誉ある学校でもある L 29はモータレット M701 C500 エンジン (推力830kg) 装備 くせのない素直な操縦性がかわれて これまで3 000機近くが量産されている
(Photo by TASS)

中島2式単座戦闘機 "鍾馗"

Above: Nakajima Ki 44 II Ko "SHOKI"s of the No 246 Sentai (Fighter Group). Below: Ki 44 1 photographed during ground trials

川崎2式複戦"屠龍"(Ki-45 Kai)

本土防空戦で奮闘した2式複座戦闘機「屠龍」。写真の機体は戦後アメリカへ持ち出されてテストされた1機である

F-14A Tomcat No 5 at NMC Point Mugu

F-14Aの飛行テスト

F-14Aトムキャットは昨年春までに飛行特性や空母への適応などを中心とする海軍による第1段の予備評価(NPE)テストを終え、その8月からはウエポンシステムの運用に重点をおく第2段のNPEに入る。今年の秋には飛行、アビオニクス、ウエポン全般の総合評価をする第3段のNPEを終え、来年早々、海軍の審査(BIS)を受けることになっている。

このテストには3号機から20号機(1号機は墜落)の19機があてられるが、ここに紹介するのは去る3月2日カリフォルニア州のポイントマグー海軍ミサイルセンターで本誌記者が撮影した第5号機。同機はグラマン社のパイロットの手でシステムの取り付けや適合性のテストを行なってる。同センターには他4、8号機も送られ、火器管制システムや搭載兵器のテストをしている。

(上)エンジン・スタート中の5号機。キャノピイは胴体のいちばん高いところに位置し、しかもワンピース キャノピイ。非常に良い視界を与えているのは前ページ上の写真でもよくわかる。(左) 操縦席付近。各機の名前は 筆記を使わなくてもよい便利である。"RESCUE"の矢印の上にあるのは空中給油プローブのドア。その下に2枚並んでいるのは蛍光テープの夜間編隊灯で 主脚扉にも取付けられている。パイロットが脱出するときは風防ごと前に飛び出す。前席が先に出ると後席がロケット エジェクションシートの頭をぶつけてしまうため。パイロットの前の風防内側に見えるスダレ状のものは、ヘッドアップ ディスプレイのスクリーン。(下) タキシー・アウトする5号機。

【上】グラマン・ベスページ工場では、現在トムキャット2機の強度試験を行なっている。上の機体はその1機で、機首にマンガのチャーリー・ブラウンの顔が描かれている。これはグラマンの空中実性試験パイロットが、マンガの主人公と同名であったため。

〔上〕F-14Aに搭載される増槽。〔下〕強度試験中の1機。内側主翼（グローブ）に取付けられているのはミサイル用パイロン。主翼は前縁スラットをはずし、後退角対称の状態。

〔上〕一体削り出しの主翼外板（アルミ製）と主翼ヒンジ部分。ヒンジはチタニウム製の桁に取付けられるが、この桁は非常に丈夫で、70年12月30日に墜落炎上した1号機の桁は回収され再度使用しているという。この事故で桁が受けた損傷は、わずかにへこんだ程度。グラマンではこれをいまでも誇りとしている。

レンガ製の工場床は、1940年代にF4FやF6F戦闘機を製作するために造られたもの。

フイリピン空軍の F-5 戦闘機

本誌特写

F-5 Fighters of Philippine Air Force at Clark Field

上は飛行隊長ラングトー准将機の尾部 特徴のある翼端のひょうたん形増槽もよくわかる

（本文69ページ記事参照）

（上）縦隊席後方の電子機器室扉を開いて待機中のF-104J。

第206飛行隊と207飛行隊の部隊マークは、ご存知のように"7"の文字と土地の県鳥梅の花を図案化したもの。梅の花のふちとバックの文字を206は青、207は赤に色別けしている。写真右下は206と207飛行隊のエンブレムである。

写真下は同基地に新しく造られたF-4専用の消音装置。F-4の胴体のかたちをしたものが面白い。ここへ尾部を突っ込んでエンジンのテストをする。

フォート ニュース

(上)イタリア海軍へ引渡されるブレゲー1150アトランティック対潜機の1機が完成し 写真のようにマークが記入された イタリア海軍では同機を18機発注してあり 来年初めまでに全機が納入されることになっている。

(下)去る2月初めに初飛行した米空軍のAWACS実験機。胴体上の大型レーダー部分のクローズアップ。このレドーム内には AWACS計画にしたがって開発された長距離監視用レーダー アンテナやその他の電子機器が収められている。まもなく2機の実験機が完成し、それぞれウエスチングハウスとヒューズ両社のレーダーが積まれてテストされ、採用を決めることになる。

(上)独仏共同のエアバスA300Bの1号機が写真のように完成に近づいている。ツールーズにあるエアロスパシャルの工場では すでに胴体と翼の結合が終り アメリカからGE製のCF6-50Aエンジンの到着を待つ体制になった。本機は今年末に初飛行することになっている。

(下)コンコルドの前量産型の2号機がツールーズ サンマルタン工場で完成に近づいている。この機体は今年後半には初飛行の予定で 写真では設計が変更になったノーズ バイザーまわりがよくわかる。

(上左) C 5A巨人輸送機に積み込まれているのは 駆逐艦に搭載する潜水艦探知用ソナーのカバー。幅5.8m 長さ12.8m 高さ5.7mで 重さ23トンという大きなもの。オハイオ州アクロンのグッドリッチからロングビーチの海軍造船所へ運ぶのに トラックや鉄道では大きすぎて積み込まれず C 5Aの出番となったもの。

(右) このほどシアトルでルフトハンザに引渡されたボーイングジャンボの貨物専用機 747 Fの1号機。4月から大西洋の定期路線に就航することになっている。

(左) フランクフルト空港に新しく造られたターミナル。手前はジャンボその他の駐機場 後方はチェックイン・ホール。年間3千万人の乗降客をさばくために造られたもの。

(下) パームデールのロッキード工場で燃料飛行テストを待つL 1011。右端の1機はイースタン航空向けの乗員訓練専用機。

上、下：アメリカ軍がテストする Ju88D-1 [illegible]
写真2枚は大戦中の1944年10月の撮影で、味方にも所属をはっきりさせる必要があったため、垂直尾翼や両主翼下面、その
胴体の上面までアメリカ国旗を描いて飛んでいる

Ki 43 I HAYABUSAs of the No 59 SENTAI (Fighter Group) at Tokorozawa Air Field in June 1942.

石川部隊とも呼ばれ　ビルマ　インド　東明方面で活躍している。写真は昭和17年6月　ビルマ方面から一時内地に帰還して訓練中のものである。

編隊で飛行中の同じく第50戦隊の隼1型。

Ki 43-Is of the No 50 SENTAI practise formation flying in June, 1942.

Section of three Ki-43-Ib of the No 50 SENTAI in flight.

(Above) Lines of Ki-
3-I HAYABUSAs of
he No 50 SENTAI at
okorozawa Field whi
st a flight of HAYA-
USA takes off in the
ackground

(Below) Taking off of
Ki 43-Ia of bare metal
inish

(Right) Another view
f three of the No 50
SENTAI «Ki 43-Ia in
light
The large LIGHTNING
f the No 50 SENTAI
nsignia was discoured
y the three colour
chemes of red (1st
CHUTAI squadron) ye-
llow (2nd CHUTAI) and
white (3rd CHUTAI)

(Above) HAYABUSAs of the No 50 SENTAI taxi out for take off
(Right) HAYABUSA crew of the No 50 SENTAI in Summer suits are walking to their planes after briefing Note the HINOMARU the National Insignia carried on the upper and lower wing surfaces only on bare metal finish
(Below) Ki-43-Is of No 50 SENTAI on the apron of Tokorozawa Field.

エアラインの翼

KLM　オランダ航空　⑥

今回からはKLMの戦後のエアライナー。(上) 1948年から導入したダグラスDC-4 1000。軍用型のC-54Aスカイマスターの改造型は、前年の1946年11月に導入して開設されたアムステルダム―ジャカルタ線に就航しているが、純民間型のDC-4は46年5月に、戦後ヨーロッパの航空会社のトップを切って開設したニューヨーク線を21時間で飛んでいる。この年にはニューヨーク経由でカリブ海のキュラソー、ブラジルのリオ・デ・ジャネイロ線も開設しているが、これらもすべて44人乗りのDC-4であった。

(下) 1952年からKLMの路線に投入されたダグラスDC-6B。KLMでは標準型のDC-6を1948年に、貨物輸送型のDC-6Aも1953年に導入しており、1963年頃まで使っていた。

NASAの航空機

NASAといえば"宇宙"と考えるのは気が早い。

その前身のNACAは、1953年末まで世界最大の航空研究機関だった。そして、宇宙を含めてNASAとなった後も、写真のように名機・珍機がつぎつぎと開発されテストされた。

航空機のテストはNASAのなかでも主としてカリフォルニア州にあるエイムス研究所とエドワーズ基地で、最近では空軍や海軍と協力して行なうことが多くなった。

〔連載第1回〕

〔上〕F 80A戦闘機を改造した高速翼型試験機 翼端に温度ブームを付け 主翼の翼中あたり グレーのテスト用翼型が付いている。1947年ころの撮影。

〔下〕C 46A輸送機の胴体に大きな翼型状のものを搭載させたもの。主翼翼端や尾翼は取り去られて実験機であることを示している。主翼のマークから判断すると1946年ころエイムス研究所で行なわれた実験のひとつらしい。

〔右ページ上〕C 134輸送機を使った"LC（境界層制御）"実験研究機。この機体はのちに空軍と機関でバントベースという水上離水装置の実験にも使われた。

(上)F-84C戦闘機を使った逆推力装置の試験機 尾端から逆推力装置が張出して取付けてあって、機首には速度ブームが付いている。1956年ごろの撮影。

(下)F-84 [illegible]